



12 czerwca 2023

Postulowane obszary zagadnień wymagających pilnych zmian regulacji prawnych zaprezentowane i omawiane na spotkaniu 15 czerwca 2023 z Panem **Tomaszem Tomalą** - Szefem Gabinetu Politycznego Ministra Infrastruktury.

I. Jaki jest stan zaawansowania prac legislacyjnych, o których informację **28 kwietnia 2021** na posiedzeniu nr 93 Komisji Infrastruktury (INF) prowadzonym zdalnie z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej przedstawił sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Pan **Rafał Weber** a dotyczących **pożądanych zmian w systemie szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców** w celu podniesienia poziomu przygotowania tych osób do egzaminów na prawo jazdy i udziału w ruchu drogowym?

Retransmisja posiedzenia link

https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisje_arch.xsp?unid=12FFF5870C49D096C12586BE002F7B47

- 1) **Kurs rozszerzony o jazdy z osobą towarzyszącą** w ramach kursu kat. B prawa jazdy,
- 2) Ośrodki szkolenia kierowców mają uzyskać kompetencję prowadzenia szkolenia uzupełniającego również **osób posiadających prawo jazdy** i ubiegających się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdami,
- 3) **Likwidacja OSKsdw** (SuperOSK) oraz podwyższenie wymogów infrastrukturalnych ośrodka szkolenia kierowców,
- 4) Zmiany **wymogów dla instruktorów** (wykształcenie średnie, doświadczenie zawodowe),
- 5) Zmiany **wymogów dla osób kontrolujących OSK** w ramach nadzoru sprawowanego przez Starostę (co najmniej 5 letnie doświadczenie na stanowisku instruktora lub egzaminatora),
- 6) **Instytut Transportu Samochodowego /ITS/** ma uzyskać kompetencje prowadzenia egzaminów sprawdzających kwalifikacje:
 - **Instruktorów i kandydatów na instruktorów** (aktualnie art.33 ust.1 pkt.7 i art.39 ust.1 uokp), /złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin sprawdzający kwalifikacje przed komisją powołaną przez **województwo**/
 - **Instruktorów techniki jazdy i kandydatów na ITJ** (aktualnie art.117 ust.2 pkt.7 i art.119 ust.1 uokp), /złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych przed komisją egzaminacyjną powołaną przez **ministra** właściwego do spraw transportu/
 - **Egzaminatorów i kandydatów na egzaminatorów** (aktualnie art.58 ust.1 pkt.7 i art.64 ust.1 uokp) /7) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją weryfikacyjną powołaną przez **ministra** właściwego do spraw transportu/
- 7) **Instruktorzy Techniki Jazdy /ITJ/** analogicznie jak instruktorzy nauki jazdy będą zobowiązani do uczestnictwa co dwa lata w Warsztatach doskonalenia zawodowego prowadzonych w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy /ODTJ/ stopnia wyższego,
- 8) **Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego** uzyskają na wyłączność kompetencje prowadzenia kursów kwalifikacyjnych Instruktorów i kandydatów na instruktorów nauki jazdy oraz Warsztatów doskonalenia zawodowego instruktorów nauki jazdy i wykładowców (co dwa lata)

II. Postulujemy podjęcie prac legislacyjnych mających na celu **wyeliminowanie przerywania egzaminów** w niektórych województwach w okolicznościach braku przesłanek (bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego) określonych przepisami art.52 ust.2 uokp i §16 ust.2 rozporządzenia ws. egzaminowania

*Przepis art.52 ust.2 uokp jednoznacznie stanowi, cyt. "Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej **zagroza bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.**"*

Rozstrzygnięcia sądów administracyjnych (WSA, NSA) - potwierdzają egzekwowanie tego przepisu poprzez uwzględnianie skarg na przerwanie praktycznego egzaminu państwowego na podstawie §16 ust.1 pkt.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 28 czerwca 2019 r. ws. egzaminowania ... w okolicznościach braku bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

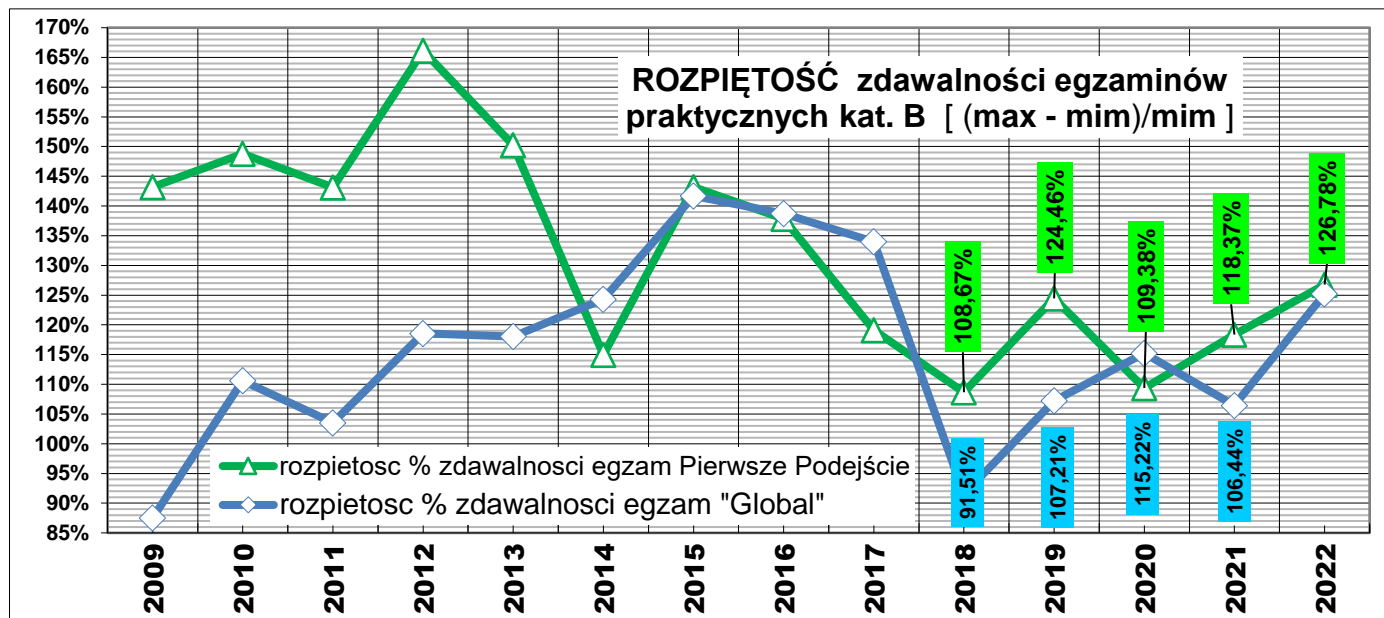
Ponadto **niejednolite werdykty egzaminatorów** dotyczące identycznych okoliczności faktycznych przebiegu egzaminu państwowego na prawo jazdy między innymi skutkują **nieporównywalnością danych statystycznych** o zdawalności egzaminów w poszczególnych województwach, a także dezawuuują wysiłki instruktorów.

Niejednolitość ocen wykonania zadań egzaminacyjnych w tożsamy okolicznościach **potwierdza bardzo dużą, nieakceptowalną rozpiętość zdawalności egzaminów państwowych** kat. B prawa jazdy.

Poniżej przywołujemy dane statystyczne obejmujące okres **14 lat**: 2009 - 2022 średnia zdawalność kat. B:

	<u>pierwsze podejście</u>	<u>wszystkie podejścia (Global)</u>
max.	56,36% (WO)	49,68% (WO)
mim.	25,39% (EL)	23,90% (ZK)

link źródła: <https://www.izbaosk.eu/index.php/zdawalnosc-egzaminu-w-word-ach>



III. Postulujemy również wyeliminować z rozporządzenia ws. egzaminowania kryterium oceny "dwukrotne nieprawidłowe wykonanie tego samego zadania egzaminacyjnego"

cyt. aktualny przepis § 28 ust.1 pkt.2 lit. a Rozporządzenia MI z 28 czerwca 2019 ws. egzaminowania ... Dz.U poz.1206:

*"Osoba egzaminowana **uzyskuje negatywny wynik części praktycznej egzaminu państwowego, jeżeli - dwukrotnie nieprawidłowo wykonała to samo zadanie egzaminacyjne!**"*

Wieloletnie stosowanie tego nieobiektywnego kryterium skutkuje niesprawiedliwymi ocenami zachowań osób egzaminowanych - **nieadekwatnymi do faktycznych umiejętności** tych osób.

IV. Postulujemy:

- 1) **uchylić przepis §2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** Dz. U 2019 poz.2560

§ 2. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, o którym mowa w § 43 ust. 4 pkt 10 rozporządzenia zmienianego w §1, w **brzmieniu dotychczasowym**, może odpowiadać dotychczasowym warunkom technicznym do dnia 31 grudnia 2024 r., a dla ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do dnia 31 grudnia 2034 r. **Przepis stosuje się do pojazdów, w których dowodach rejestracyjnych dokonano adnotacji urzędowej o przystosowaniu pojazdów do nauki jazdy lub egzaminu państwowego do dnia 31 marca 2020 r.**

§ 3. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E dostosowuje się do wymagań, o których mowa w § 43 ust. 4 pkt 11 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, **nie później niż do dnia 31 grudnia 2024 r.**, a w przypadku ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie później niż do dnia 31 grudnia 2034 r.

Nie znajdujemy, żadnych racjonalnych przesłanek uzasadniających możliwość prowadzenia **do dnia 31 grudnia 2024 r** szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie kat. **C+E** prawa jazdy **zespolem pojazdów** składającego się z samochodu ciężarowego i przyczepy – **pod warunkiem zamieszczonej w dowodach rejestracyjnych tych pojazdów adnotacji urzędowej o przystosowaniu pojazdów do nauki jazdy lub egzaminu państwowego dokonanej do dnia 31 marca 2020 r.**

Takie brzmienie przepisu §2 **wymusza na przedsiębiorcy** posiadającego uprawnienie i szkolącego w zakresie prawa jazdy kat. C+E **konieczność zakupu** już przed 1 stycznia 2025 ciągnika siodłowego z naczepą (wydatek na zakup nowego to ok.1 mln PLN), jeżeli z różnych powodów w okresie 1 kwietnia 2020 – 31 grudnia 2024 **utracił** samochód ciężarowy i (lub) przyczepę. Kwestionowana regulacja jest tym bardziej niezrozumiała w kontekście przywołanego powyżej przepisu §3 rozporządzenia, który jednoznacznie przesądza, że począwszy od **1 stycznia 2025** szkolenie i egzaminy państwowe w zakresie kat. **C+E** prawa jazdy będą mogły być **prowadzone wyłącznie** zespołem pojazdów składającego się z **ciągnika siodłowego z naczepą** spełniających wymogi określone przepisem w § 43 ust.4 pkt 11 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Podnieść również należy, że kwestionowany przepis §2 w okresie do 31 grudnia 2024 **wyklucza możliwość prowadzenia** szkolenia w zakresie kat. **C+E** prawa jazdy **zespołem pojazdów** składającym się z samochodu ciężarowego wyposażonego w **automatyczną skrzynię biegów** i przyczepy – **pomimo zamieszczonej w dowodach rejestracyjnych tych pojazdów adnotacji urzędowej o przystosowaniu pojazdów do nauki jazdy lub egzaminu państwowego dokonanej do dnia 31 marca 2020 r.**

Albowiem przed zmianą brzmienia tj. przed 1 stycznia 2020 przepis § 43 ust. 4 pkt 5 rozporządzenia ws WT umożliwiał prowadzenie szkolenia samochodem ciężarowym wyposażonym w **manualną skrzynię biegów!**

- 2) przesunięcie do **1 stycznia 2035** obowiązku szkolenia i egzaminowania kat. C+E pojazdem członowym lub **przywrócenie alternatywy obowiązującej przed 1 stycznia 2020r**, vide wspólny wniosek z 20 stycznia 2023

20 stycznia 2023r

Pan **Andrzej Adamczyk** Minister Infrastruktury
00-928 Warszawa ul. T. Chałubińskiego 4/6
ID ePUAP: MIIB / skrytka ESP

Dotyczy: Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie **warunków technicznych pojazdów** oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz. U z 2016 poz.2022 z póź. zmianami)

Wniosek

Na podstawie postanowień statutowych, przepisów art.4 Ustawy z 30 maja 1989r. **o izbach gospodarczych**, art.241 kpa w związku z art. 221 kpa w imieniu n/w współpracujących organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców / OSK/ reprezentowanych przez statutowych przedstawicieli – **wnosimy o zmiany przepisów w/w rozporządzenia skutkujące alternatywną możliwością prowadzenia również po dniu 31 grudnia 2024 szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E:**

- **zespołem pojazdów składającym się z samochodu ciężarowego i przyczepy** (§ 43 ust. 4 pkt. 10 uchylony),
- **zespołem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy** (§ 43 ust. 4 pkt. 11)

Podnosimy, że w wielu obszarach gospodarki narodowej np. rolnictwo, transport prywatny oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego (straż pożarna, siły zbrojne, służby) – powszechnie wykorzystywane są zespoły pojazdów składające się z **samochodu ciężarowego i przyczepy**, jako środka transportowego bardziej elastycznego w zakresie wielkości, masy czy różnorodności ładunków.

Ponadto **sytuacja gospodarcza i społeczna** w dniu publikowania (31.12.2019) przywołanego powyżej rozporządzenia z 24.12.2019 była diametralnie inna niż dzisiaj.

Od I kw. 2020 doświadczamy **negatywnych skutków** społecznych i w działalności gospodarczej związanych z rozprzestrzenianiem się pandemii koronawirusa SARS-Cov-2 wywołującego chorobę Covid-19.

24 lutego 2022 r. w sąsiadującej Ukrainie trwa wojna wskutek napaści Rosji, co również skutkuje szeregiem oczywistych **negatywnych zjawisk** społecznych i gospodarczych.

Chociażby (dzisiaj ok. 18%) inflacja – powodująca ogromny wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej (paliwo, czynsze, energia elektryczna, gaz do CO – wzrost o 400%).

Presja pracowników branży OSK i WORD; instruktorów i egzaminatorów na wzrost płac - skutkuje wzrostem cen szkoleń i kosztu egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Pozrywane łańcuchy dostaw spowodowały zakłócenia w zaopatrzeniu - wiele problemów w dostępności towarów – w tym w branży motoryzacyjnej (pojazdy, części zamienne, opony, płyn AdBlue, paliwo).

W 2019 roku koszt zakupu nowego zestawu składającego się z ciągnika siodłowego i naczepy rozpoczynał się od około 500 tys zł i nie było większych problemów z dostępnością (czas oczekiwania około 6 miesięcy) – wiele pojazdów dostępnych było na placach dealerskich od ręki.

W **2022 roku** koszt zakupu takiego zestawu wynosi **800 tys. zł – 1 mln zł!**, ponadto ogromne problemy związane z dostępnością pojazdów powodują to, że dealerzy nie przyjmują zamówień lub oferują terminy dostawy **18 m-cy i dłuższe**.

Przy zakupie pojazdu cena jest określana w Euro!, a więc zależna od kursu do PLN obowiązującego w dniu odbioru pojazdów - stąd **nie ma pewności ile faktycznie będzie trzeba zapłacić za zamówiony pojazd w PLN**, co przy chwiejnych kursach walut może oznaczać duże różnice.

W miesiącach poprzedzających wiele przyjętych zamówień na zakup pojazdów **jest anulowanych** lub przesuwane są terminy dostaw o kilka – kilkanaście miesięcy.

Koszt leasingu lub kredytu porównując sytuację obecną do roku 2019 jest wyższy kilkukrotnie (**całkowity koszt leasingu to wzrost ze 103% do 130%!**) Spowodowało to również znaczny wzrost cen na rynku pojazdów używanych i mniejszą dostępność także pojazdów używanych.

Wprowadzenie jako obowiązkowego szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy kat. C+E ciągnikiem siodłowym z naczepą – gdzie każda osoba szkolona musi zrealizować szkolenie w minimalnym wymiarze 25 godzin - **spowoduje znaczny wzrost kosztów szkolenia**.

Obecnie cena 1 godz. zajęć na kat. **C+E** realizowanych samochodem ciężarowym z przyczepą to ok. **150 zł** (co przy 25 godzinach stanowi kwotę – 3 750 zł).

Natomiast cena takich zajęć szkoleniowych z wykorzystaniem **pojazdu członowego** to ok. **250 zł** za 1 godz. (co przy 25 godzinach stanowi kwotę 6 250 zł) – tj. **60% wzrost ceny kursu kat. C+E** i spory impuls inflacyjny.

Wskazujemy również na **obiektywne skutki** pozostawienia regulacji prawnej obligującej do prowadzenia szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E **wyłącznie** ciągnikiem siodłowym z naczepą:

- 1) **wzrost cen** szkolenia i kosztu egzaminowania oraz mniejsza dostępność szkoleń dla ubożającego społeczeństwa,
- 2) **mniejsza liczba ośrodków szkoleniowych** – konieczność powiększenia placów manewrowych OSK, a nie wszędzie jest taka możliwość, szczególnie gdy place są usytuowane w zwartej zabudowie, kapitałochłonne inwestycje na zakup i eksploatację pojazdów,
- 3) **zmuszanie wszystkich osób** ubiegających się o uprawnienie kat. C+E do szkolenia ciągnikiem siodłowym z naczepą – a przecież jak wzmiankujemy powyżej w wielu dziedzinach np. rolnictwo, straż pożarna, transport prywatny – takie zestawy nie są wykorzystywane,
- 4) Koszty wdrożenia do szkolenia ciągnika siodłowego z naczepą, to nie tylko sam koszt zakupu pojazdu, ale także:
 - większe o około 50% zużycie paliwa (a co za tym idzie wzrost zanieczyszczenia środowiska)
 - większe opłaty dotyczące podatku od środków transportu
 - większe koszty ubezpieczenia OC
 - większe koszty eksploatacyjne (np. opony)
 - konieczność dysponowania oddzielnym pojazdem do kat. **C** (samochód ciężarowy) i do kat. C+E (ciągnik siodłowy)

Reasumując wnosimy o zainicjowanie procedur legislacyjnych celem usankcjonowania powrotu do stanu prawnego przed 1 stycznia 2020, który bez ograniczeń czasowych umożliwił alternatywne prowadzenie szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E zespołem pojazdów składającym się z **samochoodu ciężarowego i przyczepy** lub zespołem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy.

Jeżeli z nieznanymi nam względów postulowana zmiana nie może być uwzględniona, to **prosimy o ujednoczenie terminu 31 grudnia 2034 roku** na dostosowanie się ośrodków szkolenia kierowców i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do wymagań, o których mowa w § 43 ust. 4 pkt 11 rozporządzenia wyszczególnionych w §2 i §3 rozporządzenia z 24.12.2019, co powyżej **uzasadniamy trudną sytuacją** gospodarczo – społeczną wywołaną pandemią koronawirusa SARS-Cov-2 i wojną w sąsiedniej Ukrainie.

Z poważaniem

Grzegorz Łapeta

Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie, KRS **0000133194**

www.pfssk.pl

Krzysztof Szymański

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie, KRS **0000256376**

www.pigosk.pl

Roman Stencel

Prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie, KRS **0000276855**

www.izbaosk.eu